

ZF FRIEDRICHSHAFEN AG
Friedrichshafen

Akte 8684 F
2003-07-29

1

Verfahren zum Betreiben eines Kraftfahrzeugautomatgetriebes

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Betreiben eines Kraftfahrzeugautomatgetriebes gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

Dem Fachmann ist eine Vielzahl von Verfahren zum Betreiben von Automatgetrieben bekannt. Im vorliegenden Fall geht es um Steuerungsprobleme an solchen Getrieben, die insbesondere bei sogenannten Schubrückschaltungen auftreten. Bei derartigen Schubrückschaltungen wird bei sich laufend verringender Fahrzeuggeschwindigkeit von hohen Getriebegängen automatisch in immer niedrigere Getriebegänge zurückgeschaltet. Dazu werden in an sich bekannter Weise von einem Getriebesteuerungsgerät gesteuerte Aktuatoren betätigt, mit denen Getriebegänge gewählt und geschaltet sowie eine Anfahr- und Trennkupplung am Getriebe betätigt werden kann.

20

Die genannten Schubrückschaltungen werden beispielsweise bei Bergabfahrten zur Nutzung des Bremsmomentes eines Fahrzeugantriebsmotors durchgeführt, so dass die Betriebsbremse des Fahrzeuges nicht zu stark belastet wird. Zudem wird durch eine fahrgeschwindigkeitsgerechte Nachführung von Getriebegängen dafür gesorgt, dass nach Beendigung der Schubbetriebsphase bei geschlossener Kupplung derjenige Getriebegang eingelegt ist, der zur Durchführung einer dann gegebenenfalls folgenden positiven Fahrzeugbeschleunigungsphase benötigt wird.

Zudem tritt im normalen Fahrbetrieb eines Kraftfahrzeuges eine Fahrbetriebsphase auf, in der dieses mit lau-

fend reduzierter Fahrgeschwindigkeit auf ein Verkehrshindernis, einen kurzzeitig geschlossenen Bahnübergang oder eine auf Rot gestellte Verkehrsampel zufährt. Während einer solchen Betriebsphase kann es dazu kommen, dass das bei 5 einem geschalteten kleinen Getriebegang erzeugte Motorbremsmoment eine zu große Bremswirkung auf das Fahrzeug ausübt.

Bei vielstufigen automatischen Wechselgetrieben wird 10 daher bei Rückschaltungen im Schubbetrieb häufig nicht jede Geschwindigkeitsbezogen durchführbare Rückschaltung im Getriebe auch tatsächlich ausgeführt. Um das genannte hohe Motorschleppmoment bei niedrigen Getriebegängen nicht auf das Fahrzeug wirken zu lassen, werden bei derartigen Getrieben Schubrückenschaltungen in kleine Gänge nur bis zum 15 Erreichen einer zuvor festgelegten Fahrzeug-Grenzgeschwindigkeit durchgeführt. Unterhalb dieser Geschwindigkeitsgrenze wird der zuletzt eingelegte (vergleichsweise hohe) Gang beibehalten und die Fahrgeschwindigkeit in diesem Gang 20 bei geschlossener Kupplung weiter reduziert.

Bei Erreichen der Leerlaufdrehzahl des Antriebsmotors wird dann die Kupplung geöffnet, um ein Abwürgen desselben zu verhindern. Das Fahrzeug rollt dabei mit hohem geschalteten Getriebegang sowie offener Kupplung bis zum Fahrzeugstillstand aus und anschließend wird der passende Anfahrgang eingelegt. 25

Wenn das Fahrzeug jedoch nicht zum Stillstand kommt, 30 weil beispielsweise die Verkehrsampel plötzlich auf Grün umschaltet, wird bei einer dann folgenden Betätigung des Leistungsstellgliedes des Antriebsmotors eine Rückschaltung von dem noch eingelegten hohen Getriebegang in einen sol-

chen durchgeführt, der fahrgeschwindigkeitsbezogen eine Weiterfahrt ermöglicht.

Diese Verfahrensweise zum Betrieb eines Automatgetriebes hat den Nachteil, dass es vergleichsweise lange dauert, bis der bisherige Gang herausgenommen, der neue Gang eingelegt, die Kupplung geschlossen und das Fahrzeug mit der gewünschten Fahrzeugbeschleunigung reagiert.

Vor diesem Hintergrund ist es die Aufgabe an die Erfindung, ein Verfahren zur Steuerung eines Automatgetriebes vorzustellen, durch dessen Betrieb bei Schubrückschaltvorgängen zur unmittelbaren Weiterfahrt stets ein passender Getriebegang im Getriebe geschaltet ist, ohne die Nachteile des hohen Motorbremsmoments bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten und hohen Getriebeübersetzungen in niedrigen Getriebegängen in Kauf nehmen zu müssen.

Die Lösung dieser Aufgabe ergibt sich aus den Merkmalen des Hauptanspruchs, während vorteilhafte Ausgestaltungen und Weiterbildungen der Erfindung den Unteransprüchen entnehmbar sind.

Demnach geht die Erfindung von einem Verfahren zum Betreiben eines Automatgetriebes in einem Kraftfahrzeug aus, bei dem während einer Schubbetriebsphase bis zum Erreichen einer vorbestimmten Grenzgeschwindigkeit Rückschaltungen im Getriebe durchgeführt und durch Schließen der Kupplung beendet werden. Unterhalb dieser Grenzgeschwindigkeit werden Rückschaltungen dagegen mit offener Kupplung abgeschlossen, so dass fahrgeschwindigkeits- und/oder fahr-situationsbezogen jederzeit derjenige Getriebegang eingelegt ist, mit dem die Weiterfahrt mit einem positiven An-

triebsdrehmoment in kürzester Zeit durchgeführt werden kann. Die bei den Rückschaltvorgängen unterhalb der genannten Grenzgeschwindigkeit offene Kupplung gewährleistet zu 5 dem, dass trotz eingelegtem niedrigen Getriebegang kein Bremsmoment durch den Antriebsmotor, beispielsweise einer Brennkraftmaschine, erzeugt wird.

Die genannte Grenzgeschwindigkeit ist eine fahrzeug- 10 spezifische Größe, die unter anderem von den Übersetzungsverhältnissen der einzelnen Getriebestufen abhängt.

Demnach werden also im Schubbetrieb abweichend vom Stand der Technik auch unterhalb der genannten Grenzgeschwindigkeit weitere Rückschaltungen durchgeführt. Bei 15 diesen sogenannten Komfortrückschaltungen wird aber nach dem Einlegen des neuen Ganges die Kupplung nicht wieder geschlossen, sondern offen gelassen. Dadurch tritt der vom Stand der Technik bekannte negative Effekt der zu starken Motorbremswirkung vorteilhafterweise nicht auf. Die Gangsprünge werden dabei vorzugsweise in Abhängigkeit von der 20 Fahrzeugverzögerung gewählt, die beispielsweise durch Messung der Veränderung der Getriebeausgangswellendrehzahl ermittelt wird.

Will der Fahrer weiterfahren und signalisiert er diesen Wunsch nach einem positiven Antriebsdrehmoment dem Getriebesteuerungsgerät durch ein Auslenken des Leistungsstellgliedes des Fahrzeuges, so wird die Kupplung unverzüglich geschlossen. Da der fahrgeschwindigkeitsbezogen richtige Getriebegang bereits eingelegt ist, erfährt der Fahrer 30 ohne merkbaren Zeitverzug die gewünschte Fahrzeugbeschleunigung.

Um unnötige und den Verschleiß der Getriebebauteile sowie der Kupplung erhöhende Rückschaltungen zu vermeiden, sieht eine bevorzugte Ausgestaltung der Erfindung vor, dass diese Rückschaltungen unterhalb der genannten Grenzgeschwindigkeit nur dann durchgeführt werden, wenn eine Weiterfahrt und damit der Fahrerwunsch nach einem positiven Antriebsdrehmoment für einen vorgegebenen Zeitraum als vergleichsweise wahrscheinlich anzunehmen ist.

10 In Ausgestaltung dieser Verfahrensweise kann vorgesehen sein, dass zur Ermittlung der Wahrscheinlichkeit des Fahrerwünsches nach einem positiven Antriebsdrehmoment besondere Indikatoren genutzt werden.

15 Ein solcher Indikator kann beispielsweise ein Sensorsignal sein, mit dem die Betätigung der Betriebsbremse angezeigt wird. Solange der Fahrer die Betriebsbremse betätigt, werden keine Komfortrückschaltungen ausgelöst. Erst wenn der Fahrer die Betriebsbremse löst, also etwa ein 20 Bremspedal des Fahrzeuges entlastet, werden die genannten Komfortrückschaltungen bei ständig geöffneter Kupplung durchgeführt.

25 Die Beobachtung der Bremsbetätigung ist dazu besonders geeignet, da der Fahrer zum Betätigen des Leistungsstegliedes im Normalfall seinen Fuß von dem Bremspedal nimmt. So wird der Fahrer beim Heranrollen an eine Rot anzeigende Verkehrsampel sein Fahrzeug durch Betätigen des Bremspedals abbremsen und bei einem Wechsel auf Grün das Bremspedal der 30 Betriebsbremse entlasten, um eine Weiterfahrt zu ermöglichen.

Wenn der Fahrer dann anschließend das Leistungsstellglied betätigt, so ist zu diesem Zeitpunkt fahrgeschwindigkeits- und/oder fahrersituationsgerecht bereits der richtige Getriebegang eingelegt, um entweder aus dem Stand anzufahren oder um bei vergleichsweise geringer Geschwindigkeit die Fahrt fortzusetzen. Bei Betätigung des Leistungsstellgliedes wird dann nur noch die Kupplung geschlossen und die Weiterfahrt ist unmittelbar möglich.

Gemäß zwei anderer Varianten der Erfindung können als Indikatoren zur Ermittlung des Fahrerwunsches nach einem positiven Antriebsdrehmoment und damit zur Beendigung der Schubbetriebsphase auch Signale genutzt werden, welche die Auslenkung des Betätigungshebels für den Fahrtrichtungsanzeiger und/oder ein Überschreiten des Lenkwinkels der Fahrzeuglenkung gegenüber einem vorbestimmten Lenkwinkel kennzeichnen.

Dem Fachmann ist in Kenntnis der Erfindung leicht verständlich, dass ein vergleichsweise großer Lenkwinkel in Verbindung mit der vorliegenden Fahrzeugverzögerung deutlich auf den Wunsch des Fahrers hinweist, dass nach Beendigung eines Abbiegevorgangs eine zügige Weiterfahrt erfolgen soll.

Etwas weniger aussagekräftig aber dennoch zweckmäßig ist in diesem Zusammenhang die Messung der Stellung des Betätigungshebels für den Fahrtrichtungsanzeiger, da dieser bekanntermaßen auch dann ausgelenkt wird, wenn das Fahrzeug zum Parken am Fahrbahnrand verzögert wird.

Die Treffergenauigkeit bei der Analyse des Fahrerverhaltens im Hinblick auf dessen Antriebsdrehmomentwünsche

lässt sich aber deutlich dadurch steigern, indem zwei oder mehrere der genannten oder anderen Indikatoren gemeinsam genutzt werden.

5 Von besonderem Vorteil bei der Nutzung eines Indikators zur Ermittlung des Fahrerwunsches nach einem positiven Antriebsdrehmoment ist, dass sich dadurch die Schalthäufigkeit bei Schübrückschaltungen verschleißminimierend deutlich reduzieren lässt.

10 Eine weitere Verbesserung des Betriebs eines Automatgetriebes ergibt sich dadurch, dass das Einlegen des Anfahrganges des Automatgetriebes am Ende einer Schubtriebsphase immer mit einer offenen Kupplung beendet wird, 15 sofern nur noch dieser Getriebegang eine Weiterfahrt ermöglicht.

20 Für einen Fachmann versteht es sich in Kenntnis der Erfahrung von selbst, dass das genannte Steuerungsverfahren vorzugsweise als Software in einem Getriebesteuerungsgerät abgespeichert ist. Dieses Getriebesteuerungsgerät ist dazu wie erwähnt mit Aktuatoren zur Betätigung der Kupplung und zum Auswählen und Einlegen der Getriebegänge über Steuerungsleitungen verbunden. Zudem ist das Getriebesteuerungsgerät signaltechnisch mit Sensoren verbunden, mit denen die Getriebeeingangsrehzahl, die Getriebeabtriebsdrehzahl, die Betätigung der Betriebsbremse, des Leistungsstellgliedes 25 und des Fahrtrichtungsanzeigehebels sowie der Lenkwinkel des Fahrzeugs feststellbar sind.

P a t e n t a n s p r ü c h e

1. Verfahren zum Betreiben eines Automatgetriebes in
5 einem Kraftfahrzeug, bei dem während einer Schubbetriebs-
phase bis zum Erreichen einer vorbestimmten Grenzgeschwin-
digkeit Rückschaltungen im Getriebe durchgeführt und durch
Schließen einer zwischen einem Fahrzeugantriebsmotor und
dem Getriebe angeordneten Kupplung beendet werden,
10 gekennzeichnet durch dass Verfahrensmerkmal,
dass unterhalb der Grenzgeschwindigkeit Rückschaltungen mit
offener Kupplung beendet werden.
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekenn-
15 zeichnet, dass die Rückschaltungen bei ständig
geöffneter Kupplung nur dann durchgeführt werden, wenn eine
vergleichsweise große Wahrscheinlichkeit besteht, dass der
Fahrer bald den Wunsch nach einem positiven Antriebsdrehmo-
ment, also nach einer Weiterfahrt hat.
20
3. Verfahren nach Anspruch 2, dadurch gekenn-
zeichnet, dass der Wunsch nach einem positiven
Antriebsdrehmoment mittels eines Indikators ermittelt wird.
25
4. Verfahren nach Anspruch 3, dadurch gekenn-
zeichnet, dass als Indikator für den Wunsch nach
einem positiven Antriebsdrehmoment das Lösen der Betriebs-
bremse, das Auslenken eines Betätigungshebels für den
Fahrtrichtungsanzeiger sowie der Lenkwinkel der Fahrzeug-
30 lenkung genutzt wird.

5. Verfahren nach Anspruch 4, dadurch g e k e n n -
z e i c h n e t , dass das Vorliegen eines Fahrerwunsches
nach einem positiven Antriebsdrehmoment durch ein Über-
schreiten des gemessenen Lenkwinkels gegenüber einem vorbe-
stimmten Lenkwinkel bestimmt wird.

10 6. Verfahren nach wenigstens einem der vorherigen An-
sprüche, dadurch g e k e n n z e i c h n e t , dass zur
Bestimmung der Wahrscheinlichkeit des Fahrerwunsches nach
einem positiven Drehmoment zwei oder mehrere der genannten
oder andere Indikatoren gemeinsam genutzt werden.

15 7. Verfahren nach wenigstens einem der vorherigen An-
sprüche, dadurch g e k e n n z e i c h n e t , dass
Schubrücksschaltungen nicht durchgeführt werden, wenn die
Betriebsbremse betätigt wird.

20 8. Verfahren nach wenigstens einem der vorherigen An-
sprüche, dadurch g e k e n n z e i c h n e t , dass die
Kupplung zur Beendigung des Schubbetriebes erst dann ge-
schlossen wird, wenn das Leistungsstellglied des Kraftfahr-
zeuges betätigt wird.

25 9. Verfahren nach wenigstens einem der vorherigen An-
sprüche, dadurch g e k e n n z e i c h n e t , dass das
Einlegen des Anfahrgangs des Automatgetriebes am Ende der
Schubbetriebsphase immer mit einer offenen Kupplung beendet
wird.

10. Verfahren nach wenigstens einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Gangsprünge bei der Getrieberückschaltung während der Schubbetriebsphase in Abhängigkeit von der Fahrzeugverzögerung gewählt werden.

11. Verfahren nach wenigstens einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass mit diesem ein automatisiertes Handschaltgetriebe betrieben wird.

Zusammenfassung

Verfahren zum Betreiben eines Kraftfahrzeugautomatgetriebes

5

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Betreiben eines Automatgetriebes in einem Kraftfahrzeug, bei dem während einer Schubbetriebsphase bis zum Erreichen einer vorbestimmten Grenzgeschwindigkeit Getrieberückschaltungen beispielsweise zur Nutzung der Bremswirkung eines mit dem Automatgetriebe über eine Kupplung verbindbaren Antriebsmotors durch Schließen der Kupplung beendet werden.
Zur Verbesserung der Spontanität des Fahrzeugantriebs nach der Beendigung der Schubbetriebsphase ist erfindungsgemäß vorgesehen, dass unterhalb der Grenzgeschwindigkeit Rückschaltungen durchgeführt und mit offener Kupplung beendet werden.

10

15

